

Ford Ranger Doppelkabine 2.5 TDCi XLT Limited

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,6

Ford bietet einen Pick-Up namens Ranger an, der weitgehend baugleich mit dem Mazda BT-50 ist und mit ihm gemeinsam in Thailand produziert wird. Das geländegängige Nutz- und Freizeitfahrzeug zeichnet sich durch ein kraftvolles und robustes Karosserie-Design, einen modernen Innenraum, erhöhte Nutzlast und Zugkapazität sowie einen neuen Common-Rail-Turbodiesel mit 2,5 Liter Hubraum aus. Der erfüllt die Abgasnorm Euro 4, besitzt jedoch keinen Rußpartikelfilter. Die Fahrleistungen sind respektabel, der Verbrauch jedoch ist zu hoch. In Deutschland führen die robusten "Pritschenwagen" noch ein Schattendasein, außerhalb Europas werden sie hauptsächlich als Transportfahrzeug in Farmbetrieben eingesetzt. Ganz billig sind sie aber nicht, das getestete Modell kostet mit Klimaanlage über 33.000 Euro. **Karosserievarianten:** XL Einzelkabine (2-Sitzer), XL Extrakabine (verlängerte zweitürige Einzelkabine, 2+2-Sitzer) und als XL Doppelkabine (viertürige Doppelkabine, 5-Sitzer). Die Gesamtlänge ist immer gleich. **Konkurrenten:** Isuzu D-Max, Mazda BT-50, Mitsubishi L200, Nissan Navara, SsangYong Actyon, Toyota Hilux.



- + **ordentliche Verarbeitung**
- + **einfache Bedienung**
- + **hohe Nutz- und Anhängelast**
- + **zuschaltbarer Allradantrieb**
- **mühevoller Zustieg**
- **holpriges Fahrwerk**
- **kein ESP**
- **großer Wendekreis**
- **langer Bremsweg, Fading**
- **hoher Verbrauch**
- **kein Partikelfilter**

Karosserie/Ladefläche

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,8

- + Der Ford Ranger (fast baugleich mit dem Mazda BT-50) ist als robustes Gelände- und Nutzfahrzeug völlig neu konzipiert worden und dabei in den Dimensionen gegenüber dem Vorgänger deutlich gewachsen. Die auf den stabilen Leiterrahmen aufgesetzte Karosserie und Ladefläche sind ordentlich gefertigt, der Unterboden allerdings stark zerklüftet und nur im Motorbereich nach unten mit

einer Stahlblech-Abdeckung geschützt. Das Heck ist mit einem soliden Unterfahrerschutz ausgestattet. Ein vollwertiges Ersatzrad findet man unter der Ladefläche; das entnehmen und wieder einsetzen des Rades gestaltet sich relativ einfach. Die getestete Version "Limited" bietet ein ansprechendes Ambiente und solide verarbeitetes Interieur. Auf der Ladefläche ist auch Platz für eine Euro-Palette. Bis ca. 1000 Kilogramm Nutzlast lassen sich transportieren. Die maximale Anhängelast vermag bis zu 3,0 Tonnen - gebremst bei 12% Steigung - betragen. Durch die großzügige Bodenfreiheit lassen sich Fahrten abseits befestigter Straßen bewerkstelligen

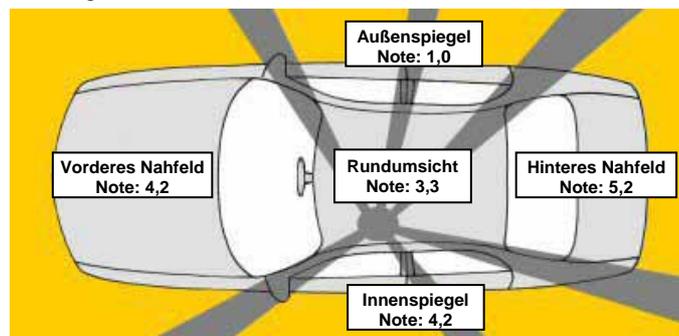
- Für den Dachtransport ist der Pick-Up nicht sehr gut geeignet, die maximale Dachlast beträgt 50 kg. Eine Waschstraßendurchfahrt zur Reinigung der Karosserie ist mit offener Ladefläche nicht möglich.

Sicht

Note: 3,0

Die ADAC-Rundumsichtmessung führt zu einem insgesamt durchschnittlichen Ergebnis.

- + Die Außenspiegel sind sehr groß, leider jedoch nicht beheizbar. Die erhöhte Sitzposition verleiht dem Fahrer einen guten Überblick über das vordere Verkehrsgeschehen.
- Die rückwärtigen Dach-Säulen sind verhältnismäßig breit, was besonders den Blick nach hinten erschwert. Vor und hinter der



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Karosserie sind Hindernisse im unmittelbaren Nahbereich nicht zu erkennen, was trotz der im Vergleich zum Vorgänger deutlich erhöhten Sitzposition auffällig ist. Xenonscheinwerfer und Parksensoren werden nicht angeboten.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,7

Das Ein- und Aussteigen ist bei diesem Pick-Up vorne nicht gerade bequem. Der Fahrzeugboden ist sehr hoch und verlangt, dass die Beine weit angehoben werden.

- + Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine Fernbedienung.
- Hinten erschwert das Ein- und Aussteigen zusätzlich die geringe Türöffnungsbreite. An dem seitlichen Trittbrett und den breiten Karosserieschweller verschmutzt man sich leicht die Kleidung.

Ladefläche-Volumen*

Note: 1,2

- + Der Ranger besitzt an Stelle eines Kofferraumes eine Ladefläche mit einer leicht zu reinigenden Kunststoffwanne (Serie), die zum Transport von verschiedensten Gegenständen ideal ist, denen es nichts ausmacht, den Witterungsverhältnissen ausgesetzt zu sein. Die Abmessungen des Ladebodens ergeben sich aus einer Gesamtlänge von ca. 1,45 m bei einer Breite ca. 1,0 m zwischen den vorstehenden Radkästen und ca. 1,30 m Breite auf ca. 0,74 m im Heckbereich. Die Wannenhöhe beträgt 0,45 m. Daraus errechnet sich ein Volumen von 800 Liter. Der Ford Ranger verkraftet bis zu 1225 kg Zuladung auf der Ladefläche.
- Die Breite der Ladefläche ist zu gering um mit einem Gabelstapler eine Euro-Palette in der Breite laden zu können.



Die Ladefläche ist zwar großzügig, aber leider zu schmal um eine Euro-Palette laden zu können.

Ladefläche-Zugänglichkeit

Note: 3,6

- + Die sehr große Ladeöffnung und das praktische Format machen es möglich, selbst sperrige Gegenstände zu transportieren. Ladebordwand lässt sich über die Fahrzeugbreite nach hinten waagrecht klappen und ist mit ca. 300 kg belastbar. Das verlängert die nutzbare Ladelänge auf ca. 2,0 m.
- Die Ladebordwand lässt sich nicht absperren. Mit dem Entriegeln klappt sie ungedämpft nach hinten. Das Anheben zum Schließen verlangt ziemlich viel Kraft. Wegen der insgesamt enormen Bordwandhöhe dieses Fahrzeuges von ca. 1,60 m liegt auch die Ladefläche bei heruntergeklappter Bordwand mit ca. 0,85 m sehr hoch über der Fahrbahn.

Ladefläche-Variabilität

Note: 3,8

- Ein Hardtop, sowie diverse Ladeflächenabdeckungen und Stau-boxsysteme werden als Extras angeboten.
- Kleine Gebrauchsgegenstände können auf der Ladefläche so gut

wie nicht befestigt werden, weil Ablagemöglichkeiten fehlen und die Befestigungsösen sich seitlich im oberen Bereich der Bordwand befinden und nicht auf dem Ladeboden.

Innenraum

Note 3,0

Bedienung

Note: 2,5

- + Das Cockpit des Ford Ranger präsentiert sich funktional und fahrerorientiert. Die Schalter der Heizung und der Getriebeschalt-hebel liegen gut zur Hand. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, lässt sich aber den meisten Fahrern gut anpassen. Die Instrumente sind groß und einwandfrei ablesbar. Die Fenster- und Außenspiegelbedienung erfolgt elektrisch, das Fahrerfenster ist mit Öffnungs- und Schließautomatik ausgestattet, Kontrollleuchten sind für viele Funktionen vorhanden. Im Modell "Limited" ist serienmäßig ein hochwertiges Audiosystem mit MP3-fähigem CD-6fach-Wechsler enthalten. An der Mittelkonsole finden sich Getränkehalter.
- Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt liegen. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Eine Kraftstoffverbrauchsanzeige fehlt, auch ein Navigationssystem wird nicht angeboten. Bei der Betätigung des Kupplungspedals stößt man mit dem Knie am Lenkrad an. Wird der Allradbetrieb oder das Vorgelege aktiviert, drückt der Schalthebel am Fahrerbein. Zur fein dosierten Betätigung der Feststellbremse ist der Krückstockhebel unterhalb des Lenkrades wenig geeignet. Beim Angurten hinten stören die an flexiblen Gurten befestigten Gurtschlösser. Große Ablagen fehlen, es sind nur kleine Ablagen vorhanden.



Der Fahrerplatz ist modern gestaltet und solide verarbeitet. Bei der Funktionalität bietet sich noch Raum für Verbesserungen.

Raumangebot vorne*

Note: 3,4

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben. Obgleich die Höhe des Innenraumes großzügig ist, wird die Bewegungsfreiheit durch die Innenraumbreite eingeschränkt.

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

- Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht die Beinfreiheit auf den hinteren Sitzen nur für Mitfahrer bis zu einer Größe von ca. 1,70 m aus. Der dritte Sitz in der Mitte ist schmal und weniger bequem.

Komfort

Note 3,4

Federung

Note: 4,0

- Mit vier Personen besetzt, wirkt die Federung (hinten Blattfedern)

selbst auf besseren Straßen unangenehm. Das ständige stuckern der Fahrwerk führt zu andauernden Vertikalbewegungen der Insassen. Kurze Unebenheiten werden weitgehend unge-dämpft an die Insassen durchgereicht. Auch sind die Karosserie-bewegungen wenig gedämpft und beim floterem Durchfahren von Wechselkurven zu ausgeprägt. Bei voller Beladung verliert das Fahrzeug seine Stoßigkeit, die Karosseriebewegungen sind dann noch ausgeprägter.

Sitze **Note: 3,3**

Die Vordersitze lassen sich in Längsrichtung und in der Lehnen-neigung einstellen. Sie sind angenehm straff gepolstert und bieten zufriedenstellenden Sitzkomfort, die Proportionen von Lehne und Flächen sind auch für groß gewachsene ausreichend, wenngleich sie mehr Seitenhalt bieten könnten.

- + Haltegriffe im Dachbereich sind vorne und hinten vorhanden.
- Zumind. der Fahrersitz sollte höhen-einstellbar sein. Auf den luftdurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer. Der Fahrer kann seine Beine und Füße nicht genügend abstützen. Die Rücksitzfläche ist zu weich und der Abstand von der Sitzfläche zum Fußraum zu gering. So sitzen die Insassen dort in einer unangenehmen Hochhaltung mit stark angewinkelten Beinen und fehlender Oberschenkelauf-lage.

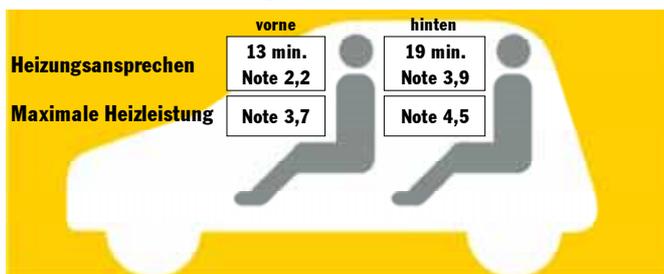
Innengeräusch **Note: 3,5**

Beim Startvorgang ist das Diesel-Nageln deutlich wahrzunehmen. Das Motorgeräusch ist dominant unter Last. Fährt man noch schneller, relativiert sich das Motorgeräusch und die Windgeräusche treten in den Vordergrund.

Heizung, Lüftung **Note: 2,7**

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Die Ansprechzeit und Wirksamkeit der Heizung zum Erreichen der Wohlfühltemperatur ist an den vorderen Sitzplätzen zufrieden-stellend und auf den Rücksitzen ausreichend.

- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Die Verteilung der Luftmengen auf die verschiedenen Düsen und Ausströmer ist individuell und einfach möglich.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 3,1**

Fahrleistungen* **Note: 3,4**

Der Common-Rail-Turbodiesel mit 2,5 Liter Hubraum und variabler Schaufelradgeometrie hat trotz seiner 143 PS mit dem hohen Fahrzeuggewicht zu kämpfen, besitzt jedoch genug Drehmoment, um ohne viel zu Schalten zügig vorwärts zu kommen.

Laufkultur **Note: 4,0**

Der Dieselmotor vibriert nicht übermäßig stark, bei Startvorgang ist das Diesel-Nageln deutlich wahrzunehmen.

Schaltung **Note: 3,0**

Die Gänge lassen sich ohne größeren Kraftaufwand schalten. Nur beim Einlegen des Rückwärtsganges kann es ein wenig im Getriebe krachen. Ein zweiter, kleinerer Schalthebel dient dazu,

zwischen Zweirad- (2H) und Allradantrieb (4H) zu wechseln. Auch eine Gelände-Reduktion ist damit zuschaltbar (4L).

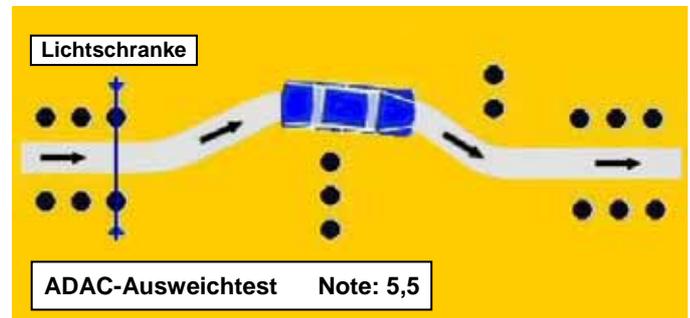
Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Die Auslegung des Fünfgang-Getriebes passt recht gut zur Drehmomentcharakteristik des Motors. Zwischen Heck- und Allradantrieb kann während der Fahrt umgeschaltet werden, wenn im Stand der Wahlhebel in die Position 4H bewegt und ein Taster links neben dem Lenkrad betätigt wurde. Für extrem steile Anstiege oder schweres Gelände stehen zusätzlich die Gelände-Untersetzung und ein Sperrdifferential an der Hinterachse zur Verfügung.

Fahreigenschaften **Note 4,5**

Fahrstabilität **Note: 4,2**

- + GELÄNDETAUGLICHKEIT Beim Ford Ranger sind durch seine Bauart die Voraussetzungen für große Geländetauglichkeit gegeben. Da zu tragen bei: Böschungswinkel vorn 32°; Rampenwinkel 28°; Böschungswinkel hinten 26°, Wassertiefe 450 mm und eine Bodenfreiheit von 200 mm. Abseits befestigter Straßen kann der Vorderradantrieb während der Fahrt zugeschaltet werden, so dass die Kraft auf alle vier Räder übertragen wird. Für steile Anstiege stehen ein Unterleg-Getriebe und Differenzialsperren zur Verfügung.
- Längsrielen in Fahrbahn machen mit dem konventionellen Heckantrieb Kurskorrekturen am Lenkrad gelegentliche notwendig. Bei heftigem Ausweichen vor Hindernissen wankt die Karosserie zuerst stark um anschließend mit dem Heck auszubrechen und nicht mehr kontrollierbar zu schleudern. Insbesondere bei Heckantrieb auf nasser Fahrbahn ist der Wagen eine richtige Heckschleuder - ohne ESP heute keinesfalls mehr zeitgemäß.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten **Note: 4,3**

- Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve neigt der Wagen zum Ausbrechen mit dem Heck. Auch hier vermisst man ESP, das stabilisierend eingreifen könnte.

Lenkung* **Note: 4,0**

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Fahren und Rangieren gering.
- Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern stark verzögert an und vermittelt dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn. Die Ganzjahresreifen und die indirekte Lenkung provozieren ständige Lenkkorrekturen. Der Wendekreis von ca. 14 m ist sehr groß und hat beim Wenden viel Kurbelei am Lenkrad zur Folge.

Bremse **Note: 5,5**

Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind passabel.

ABS und eine elektronische Bremskraftverteilung gehören zur Serienausstattung.

- Die Bremswege sind zu lang. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich 48 Meter notwendig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Ganzjahresreifen: 245/70 R16 S). Der Ford Pick-Up zeigt, wie die meisten seiner Konkurrenten, eine sehr ausgeprägte Neigung zu Fading. Ein Bremsassistent ist nicht vorhanden.

Sicherheit

Note 4,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 5,0**

- Für den Ford Ranger werden keine, die Fahrsicherheit unterstützenden Assistenzsysteme, wie z. B. ein elektronisches Stabilitätssystem ESP angeboten. In den geöffneten Türen vermisst man Warnleuchten. Die Fahrerlehne kann beim Einstellen der Neigung versehentlich nach hinten wegklappen.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 3,8**

Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags vorne Seitenairbags mit integriertem Kopfschutz, sowie Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Die Höhe der Kopfstützen reicht für Personen bis ca. 1,75 m Größe aus.

- + An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Auf allen Plätzen ist der Kopfstützen-Horizontalabstand gering, das verringert das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall.
- Auf den Rücksitzen reicht die Kopfstützenhöhe nur für ca. 1,60 m große Mitfahrer aus. Der Mittelsitz verfügt nur über einen Zweipunkt-Beckengurt. Ein vollwertiger Curtain-Kopfairbag ist nicht verfügbar.

Kindersicherheit **Note: 4,3**

Nur auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitze befestigen.

- Isofix oder ein ähnliches System zur Verankerung von Kindersitzen ist nicht erhältlich. Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Die Rücksitzfläche ist zu weich um den Kindersitzen einen festen Stand zu geben. Die Gurtlängen reichen nicht für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem

Gurtbedarf aus. Auf dem Beifahrersitz darf aus Sicherheitsgründen kein Kindersitz befestigt werden. An den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Fußgängerschutz **Note: 4,0**

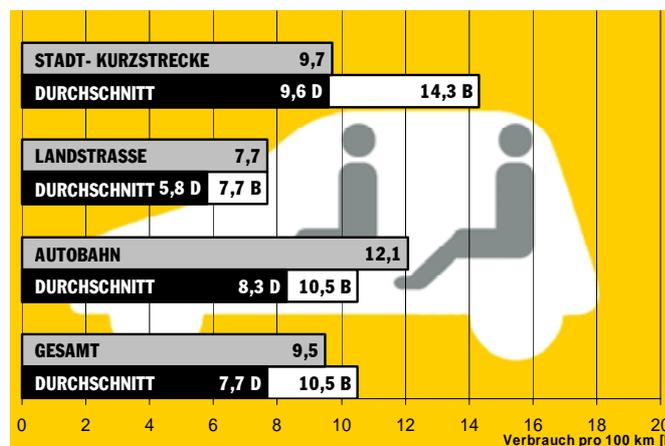
- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil Frontpartie des Fahrzeuges hoch und bullig ist und harte Motorteile in geringem Abstand unter der Haube liegen.

Verbrauch/Umwelt

Note 4,0

Verbrauch* **Note: 4,7**

- Im Durchschnitt konsumiert der Ford Ranger 9,5 Liter Diesel auf 100 km. Er errechnet sich aus dem Verbrauch innerorts 9,7 l, außerorts 7,7 l und dem Autobahnverbrauch mit 12,1 l/100 km. Bei schneller Autobahnfahrt und im Gelände kann der Verbrauch noch erheblich ansteigen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas **Note: 3,4**

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen noch im Durchschnittsbereich.

- Ein Partikelfilter wird für dieses Modell nicht angeboten.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 2.5 TDCi | 3.0 TDCi |
|--------------------------------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | PK/4 | PK/4 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/2499 | 4/2953 |
| Leistung [kW(PS)] | 105(143) | 115(156) |
| Max.Drehmoment [Nm]bei U/min | 330/1800 | 380/1800 |
| 0-100 km/h[s] | 14,1 | 13,6 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 158 | 170 |
| Verbrauch pro 100 km [l] | 9,5D | 10,8D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | n.b. | n.b. |
| Steuer pro Jahr[Euro] | 416 | 499 |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | k.A. | k.A. |
| Grundpreis[Euro] | 27.251 | 35.641 |

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

| | |
|--|-----------------------------|
| 4-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro4 III |
| Hubraum | 2499 ccm |
| Leistung | 105 kW (143 PS) |
| bei | 3500 U/min |
| Maximales Drehmoment | 330 Nm |
| bei | 1800 U/min |
| Kraftübertragung | zuschaltbarer Allradantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 245/70R16S |
| Reifengröße (Testwagen) | 245/70R16S |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Trommel |
| Wendekreis links/rechts | 13,5 m/13,95 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 158 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 14,1 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) | 9,1 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 47,5 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 9,5 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 9,7/7,7/12,1 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 244 g/km/ 260 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 70 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 5075 mm/1805 mm/1744 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2080 kg/940 kg |
| Ladeflächevolumen | 800 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/3000 kg |
| Dachlast | 50 kg |
| Tankinhalt | 70 l |
| Reichweite | 735 km |
| Allgemeine Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 6 Jahre |

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

| | |
|---------------------------------------|----------------|
| Monatliche Betriebskosten | <i>k.A.</i> |
| Monatliche Werkstattkosten(geschätzt) | <i>k.A.</i> |
| Monatliche Fixkosten | <i>k.A.</i> |
| Monatlicher Wertverlust | <i>k.A.</i> |
| Monatliche Gesamtkosten | <i>k.A.</i> |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | n.b./n.b./n.b. |
| Grundpreis | 33.737 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|--|------------------|
| Abstandsregelung, elektronisch | nicht erhältlich |
| Allradantrieb (zuschaltbar) | Serie |
| Automatikgetriebe | nicht erhältlich |
| Bremsassistent | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | nicht erhältlich |
| Parkhilfe, elektronisch | Serie |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Runflat-Reifen | nicht erhältlich |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | nicht erhältlich |
| Xenonlicht | nicht erhältlich |

Innen

| | |
|---------------------------------------|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | nicht erhältlich |
| Audioanlage (mit CD-/MP3-Wechsler) | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Isofix-Kindersicherungssystem | nicht erhältlich |
| Klimaanlage/ Klimaautomatik | Serie/nicht erhältlich |
| Navigationssystem | nicht erhältlich |
| Sitzbezüge, Leder | Serie |
| Sitze, vorn, beheizbar | Serie |

Außen

| | |
|--|------------------|
| Alarmanlage | nicht erhältlich |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie |
| Lackierung Metallic | Serie |
| Leichtmetallfelgen (16 Zoll mit 245/70R16) | Serie |
| Nebelscheinwerfer | Serie |
| Schiebe-Hubdach | nicht erhältlich |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,6**

| | |
|--|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,8 |
| Verarbeitung | 2,8 |
| Sicht | 3,0 |
| Ein-/Ausstieg | 3,7 |
| Kofferraum-Volumen* | 1,2 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 3,6 |
| Kofferraum-Variabilität | 3,8 |
| Innenraum | 3,0 |
| Bedienung | 2,5 |
| Raumangebot vorne* | 3,4 |
| Raumangebot hinten* | 2,9 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 |
| Komfort | 3,4 |
| Federung | 4,0 |
| Sitze | 3,3 |
| Innengeräusch | 3,5 |
| Heizung, Lüftung | 2,7 |
| Motor/Antrieb | 3,1 |
| Fahrleistungen* | 3,4 |
| Laufkultur | 4,0 |
| Schaltung | 3,0 |
| Getriebeabstufung | 2,0 |
| Fahreigenschaften | 4,5 |
| Fahrstabilität | 4,2 |
| Kurvenverhalten | 4,3 |
| Lenkung* | 4,0 |
| Bremse | 5,5 |
| Sicherheit | 4,3 |
| Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ... | 5,0 |
| Passive Sicherheit - Insassen | 3,8 |
| Kindersicherheit | 4,3 |
| Fußgängerschutz | 4,0 |
| Umwelt | 4,0 |
| Verbrauch* | 4,7 |
| Abgas | 3,4 |

Für dieses Fahrzeug liegen aufgrund der LKW-Zulassung keine Wirtschaftlichkeitsdaten vor.

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

| | |
|--------------|-----------|
| Sehr gut | 0,6 - 1,5 |
| Gut | 1,6 - 2,5 |
| Befriedigend | 2,6 - 3,5 |
| Ausreichend | 3,6 - 4,5 |
| Mangelhaft | 4,6 - 5,5 |

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand September 2007